Von Europas größter und exklusivster Yachtzeitschrift wurden 1998 die Kimmkielboote TWIN, FIGHTER und DELPHIN auf der Müritz getestet! Darüber berichtet der kompetente YACHT - Redakteur Michael Naujok in YACHT 21/98:

Ein Rumpf und drei Varianten

Besonders die Segelfläche bestimmt das Temperament und den Charakter eines Schiffes. Mit verschiedenen Riggs an identischen Rümpfen lassen sich folglich ganz unterschiedliche Segeleigenschaften erzielen - Helmuth Stöberl hat’s realisiert.

Wie hätten Sie’s denn gern? Ein zahmer Delphin (rechts) mit familienfreundlicher Segelfläche, der sportliche Fighter (links) mit etwas mehr Tuch oder gar der heiße Twin (Mitte) mit einem echten Tragflügel am drehbar gelagerten Mast?

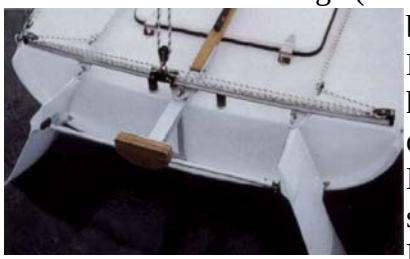
Um mit markanten, bayerischen Worten zu beginnen: "Die Deutschen wollen doch nur noch Hausboote! So richtig segeln will keiner mehr. Früher habe ich massenweise Fighter verkauft - heut’ muß man jedem Kunden hinterherlaufen. Ich bin gespannt, ob mein neues Dreier-Konzept die jungen Leut’ nun endlich wieder auf’s Wasser bringt", so verlautet die hoffnungsvolle Analyse vom Ufer der Donau.
Der Ur-Bayer Helmuth Stöberl aus Vilshofen - Konstrukteur (Dyas, Trias) und Werftchef in einer Person - spricht damit wahr: Der große Umsatz wird heute mit Booten gemacht, bei denen der Wohnwert an erster Stelle steht. Sehr erfreulich ist da die Tatsache, daß es noch Werften gibt, die sich, wie die von Stöberl, für das sportliche Segeln engagieren.
Denn aus genau diesem Grund hat der sportliche Daysailer Fighter nun zwei Geschwister: "Für die einen war der Fighter zu wild, für die anderen nicht sportlich genug. Jetzt haben wir drei Typen; jeder kann sich je nach Ambition und Anspruch einen aussuchen." Ob die Fighter-Familie hält, was ihr Konstrukteur verspricht, haben wir auf der Müritz geprüft - einem Segelrevier, das diesem Bootstyp wie auf den Leib geschnitten ist.

Zum Start bereit liegen der gezähmte Delphin, der altbekannte Ur-Fighter (über 200mal verkauft) und der heiße Twin mit drehbarem Mast, unzähligen Strippen und weit ausstellbarem Großsegel.

Drei Standardrümpfe - drei Varianten. Zwei Boote mit Doppelruder (Delphin und Twin), der Fighter mit tiefreichendem Mittelruder. Delphin und Twin mit Stauraum im Cockpit, der Fighter dagegen ist achtern sportlich offen.

Vorab die Gemeinsamkeiten der drei: Gleiche GFK-Rümpfe von 6,23 Meter Länge und gleiche Rumpfbreite von 1,96 Meter, ebenso ist ein geringer Tiefgang (auf den Werftchef Stöberl ganz besonders stolz ist) von 52 Zentimetern bei allen Versionen identisch. Dazu Stöberl: "Meine Schiffe segeln mit ihren asymmetrischen Twinkielen die gleiche Höhe wie vergleichbare Mittelkieler oder Schwertboote, weil der Leekiel immer ganz senkrecht durchs Wasser gezogen wird. Da ist nichts mit Abdrift!"
Identisch sind auch die Masthöhen - alle drei sind 9,25 Meter lang. Aber sie unterscheiden sich sehr deutlich in ihrer Form und Verstagung.

Der einfache Delphin-Mast hat normale Ober- und Unterwanten und steht fest an Deck. Die beiden anderen Modelle haben drehbare Masten wie auf Hochleistungskats, um eine optimale Windanströmung zu erreichen, was besonders bei den durchgelatteten Segeln wichtig ist. Der Fighter hat eine einfache Mittelruderanlage (was auf Wunsch der Klassenvereinigung auch so



bleibt), Delphin und Twin besitzen dafür effektive Doppelruder, die auch noch bei großer Schräglage hydrodynamisch einwandfrei arbeiten. Allerdings darf man auch den kleinen Nachteil einer Doppelruderanlage nicht verschweigen: Sie eignet sich nur schlecht zum Wriggen bei Flaute im Hafen, denn der Vortrieb dabei ist nur gering.

Noch eine weitere Schwachstelle zeigte die Anlage unerwartet beim Test: Nach einem extrem harten Testtag brach am Abend eine Schubstange beim Twin ab und machte das sichere Steuern unmöglich. Stöberl jun., der mit an Bord war, manövrierte das Schiff dennoch souverän in den Hafen zurück. Ein langes Gesicht, aber keine Aufgeregtheit, beim Senior: "Damit habe ich zwar nicht gerechnet, aber es ist gut, daß das jetzt passiert ist. Ich werde sofort diese Schubstangen stärker ausführen lassen und bei allen bisher gelieferten Anlagen austauschen."

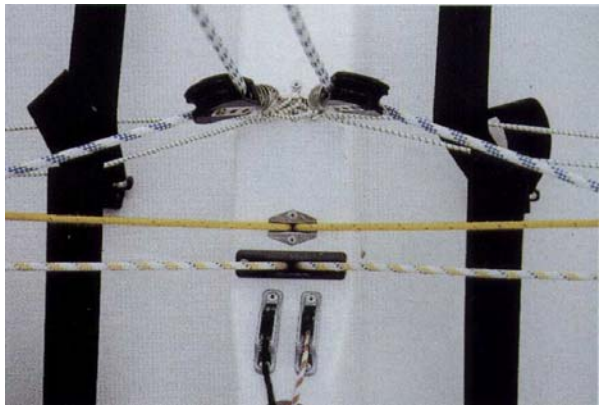
Die beiden sportlichen Typen haben einen perfekt ausgeformten Ausreitsitz. Der Rudergänger muß nicht stundenlang an der Kreuz die Wirbelsäule belasten und im Gurt baumeln. Er thront bequem im Außenbord-Klappstuhl, der sich nach jeder Wende mit einem kurzen Handgriff aus- bzw. einschwenken läßt.

Kommen wir zu den entscheidenden Unterschieden: Die Großsegel sind von 13,6 über 16,3 und schließlich 18 Quadratmeter gestaffelt. Die Unterschiede erscheinen auf den ersten Blick nicht groß, in der Praxis zeigte sich aber deutlich, daß der Vorschoter auf dem Twin erheblich schneller ins Trapez springen mußte als auf den anderen Booten. Natürlich war der Twin mit der Extra-Fläche im Groß deutlich schneller als die Konkurrenz. Eher brav zeigte sich dagegen der Delphin, obwohl auch er bei Wind zwischen 4 bis 6 Beaufort keinerlei Mühe hatte, mit den konventionellen Segeln den Anschluß, zu halten. Aber eigentlich kommen die Unterschiede erst bei wenig Wind deutlich zum Tragen - wenn die durchgelatteten, ausgestellten Großsegel des Fighter und Twin perfekt stehen.

Während beide mit einer praktischen Selbstwendefock ausgerüstet sind, wird bei dem Delphin das Vorsegel nach konventioneller Art geschotet. Das kostet zwar Zeit, ist aber in der Anschaffung preiswerter. Eine Rollvorrichtung fürs Vorsegel ist indes auf allen drei Typen serienmäßig. Im Fighter und im Twin wurde die Rollanlage formschön im Bugbeschlag integriert. Eine elegante Konstruktion, die Schule machen sollte!

Generell muß man allen Booten ausgezeichnete Segeleigenschaften bescheinigen. Sie liegen perfekt auf dem Ruder und sind leicht luvgierig, wie vom Konstrukteur gewollt. Sie haben saubere Wasserabläufe (kein Gurgeln am Heck) und segeln hoch am Wind mit einem Wendewinkel von deutlich unter 80 Grad. Handig auch die Trimmelemente: Leinen, Schoten und Strecker sind nicht zu dünn, aufgeriebene Hände wird es damit nicht geben.

Alles im Griff? Die vielen Strippen des Twins mußten wir uns kennzeichnen, um in der Hektik am richtigen Ende zu ziehen.



Erfreulich handlich: Strecker in Griffnähe.

Und wie steht’s mit dem Wohnwert? In der kleinen Schlupfkajüte ist Platz genug für zwei Luftmatratzen. Im Delphin und Twin gibt es außerdem einen großen Stauraum achtern im Cockpit. Wer mit diesen Rennern auf Törn gehen will, sollte für die Übernachtung aber besser ein Zelt mitnehmen. Schließlich kann man bei 52 Zentimeter Tiefgang fast überall anlanden. Also gilt auch hier: zurück zur Natur!

Wirklich beengt: Unter Deck ist knapp Platz für zwei Luftmatratzen.

Normalerweise segeln die Stöberl-Drillinge bei jedem Wind voraus. Der pfiffige Konstrukteur hat aber auch für den Fall eine Lösung anzubieten, daß einmal motort werden muß. Direkt auf der Pinnenverlängerung, die über die Spiegel hinausreicht, sitzt ein Klemmbrett, an das sich ein kleiner Außenborder hängen läßt (bis 2 PS - vorzugsweise ein E-Motor). Auf diese Weise wird der Motor beim Ruderlegen gleich mitgeschwenkt und unterstützt somit Kurskorrekturen.

Die Rümpfe und die Decks bestehen aus einem leichten Sandwichlaminat. Sie machten stets einen sehr ausgereiften Eindruck. Noch eine weitere Problemlösung kann Stöberl in diesem Bereich bieten: Die Doppelkiele werden nicht etwa schnöde verbolzt oder anlaminiert. Nein, sie werden an den Rumpf

geklebt! Stöberl, der schon an der Hochschule für Holz- und Kunststofftechnik Rosenheim seine Diplomarbeit der GFK-Technik widmete, vertraut High-Tech-Klebern wie kein zweiter: "Wenn Sie den Kiel abreißen wollen, dann reißen Sie ein Riesenloch in den Rumpf, der Kleber hält bombenfest."

Selbst für den Landtransport hat sich der findige Bayer etwas besonderes ausgedacht. Er fertigte einen Spezialtrailer mit zwei maßgenauen Schienen an, in den die Twinkiele exakt hineinpassen. Wenn das Schiff aufgeslippt werden soll, zeigen zwei Peilstangen an, wo sich diese Trailerschienen unter Wasser befinden. So ist das Einfädeln der Kiele kinderleicht.

Die beidene kurzen Kiele stehen sicher auf den Schienen des Spezialanhängers. So vorbereitet wird das Slippen und der anschließende Transport zum Kinderspiel.

Mit seiner Drei-Typen-Theorie wird Helmuth Stöberl sicherlich wieder einmal für Bewegung am Markt sorgen. Seine Schiffe sind ausgereift, formschön und vor allem schnell. Bei Winden zwischen 6 und 10 Knoten hatten wir auf der Müritz beste Bedingungen und können daher auch im nachhinein von echtem Segelspaß sprechen: Der kann mit dem Delphin bei 25 000 Mark beginnen; für den Fighter sind 29 000 Mark zu bezahlen. Und wer mit einem voll ausgerüsteten Twin auf Tour gehen will, der muß zirka 34 350 Mark anlegen. *Michael Naujok*

Zur Person
68 Jahre alt und kein bißchen müde - so könnte man Helmuth Stöberl charakterisieren. Der Mann, der sich 1962 dem Bootsbau verschrieb, ist ein typischer Autodidakt, einer, der mit Ausdauer und unerschütterlichem Willen den Erfolg sucht. "Bevor ich meine ersten Schiffe zeichnete, hatte ich 17 Fische vermessen", erinnert sich Stöberl. Das zeigt die Wichtigkeit, die er allgemein dem Strömungsverhalten seiner Boote beimißt. Und Rollo Gebhard bewies auf seiner ersten Weltumsegelung mit der "Solveig"

Schiffstyp	Delphin, Fighter, Twin
Konstrukteur	Helmuth Stöberl
Lüa (Rumpflänge)	6,23 m
Gesamtlänge	6,70 m
LWL (Wasserlinienlänge)	5,63 m
Breite	1,96 m
Tiefgang	0,52 m
Theor. Rumpfgeschw.	5,77 kn
Gewicht	0,58 t
Ballast/-anteil	0,260 t/45%
Masthöhe ü. Wasserlinie	9,25 m
Großsegel	13,6 / 16,3 / 18,0 m2
Genua	7,7 m2

(einer von Stöberl gezeichneten Condor-Serienyacht), daß dieser auch zu seegängigen Resultaten kommen kann. Insgesamt wurden allein 280 Condors verkauft, dazu etwa 500 Trias, 1700 Dyas und bis heute über 200 Fighter. Zahlen, die Stöberls herausragende Rolle im deutschen Bootsbau belegen. Der eigenwillige Designer und Kuststoffguru kommt, nebenbei bemerkt, nach langer Zeit der Abwesenheit mit seinen Produkten auf die diesjährige hanseboot. Ein Besuch seines Messestandes in Halle 12 /Stand 12012) lohnt, und die manchmal unvermeidliche Fachsimpelei erst recht.

Segeltragezahl	6,1 (Twin)
Maschine	Außenborder
Kojen	2
Rumpf und Deck	bestehen aus einem Sandwich-Handlaminat mit einen Flies-Kern. Rumpf und Deck werden von innen überlaminiert. Die Kiele sind untergeklebt (Büfa-Klebeharz). Die Rümpfe erhalten vor Auslieferung einen mehrschichtigen Osmose-Schutz.
Grundpreis ab Werft	25 000 Mark (Delphin), 29 000 Mark (Fighter), 34 500 Mark (Twin).
Werft:	Stöberl Polytechnik, Allinger Straße 12, 94474 Vilshofen. Telefon 08541/1788 Fax 08541/6297

Dipl.-Ing. Helmuth Stöberl aus Vilshofen, seit Jahrzehnten ein unermüdlicher Segel-Tüftler, will mit seinem sportlichen Dreigespann die Jugend wieder fürs Segeln begeistern. Sein Programm: Sportlichkeit durch leichte Rümpfe und große Segelflächen.